

**„Variantenunabhängige Untersuchungen zum geplanten Donau-
ausbau zwischen Straubing und Vilshofen“**

Statement

von Herrn Hans Peter Göttler

Leiter der Verkehrsabteilung

im Bayerischen Staatsministerium

für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

anlässlich des Forums

**"EU-Studie Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau
der Donau zwischen Straubing und Vilshofen"**

am 21.10.2011

in Deggendorf

Gliederung

I.	Einleitung.....	3
II.	Zur Bedeutung der Binnenschifffahrt	3
III.	Abschnitt Straubing-Vilshofen: Verkehrliche Eng- stelle mit besonderer ökologischer Bedeutung.....	4
IV.	Die EU-geförderte Studie.....	9
V.	Die Projektorganisation der Studie	11
VI.	Die Verkehrsprognose	13
VII.	Aktueller Stand der Studie	13
VIII.	Zusammenfassung	14
IX.	Schlusswort	14

I. Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich freue mich, im Rahmen der heutigen Veranstaltung hier in Deggendorf zu den variantenunabhängigen Untersuchungen zum geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen Stellung nehmen zu dürfen.

II. Zur Bedeutung der Binnenschifffahrt

Das Binnenschiff ist ein gelegentlich unterschätzter, aber gleichwohl wichtiger Verkehrsträger. Zwar liegt sein **Anteil am Güterverkehrsaufkommen** in Deutschland nur bei etwa 10%. Dies beruht darauf, dass die Binnenschifffahrt im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern über kein flächendeckendes Verkehrsnetz verfügt. Laufen Bahn-, Straßen- und Schienenverkehr in einem Korridor parallel, ergibt sich ein aussagekräftigeres Bild: So werden im Donaukorridor auf dem Abschnitt Straubing – Vilshofen 42 % des parallelen Transportaufkommens mit dem Binnenschiff abgewickelt, 40 % mit dem LKW und 18 % mit der Bahn.

Die Transportleistung der Binnenschifffahrt in Bayern soll nach der aktuellen bayerischen Verkehrsprognose bis zum Jahr 2025 um rd. 20 % wachsen, vor allem aufgrund des zunehmenden Transitverkehrs. In dieser Prognose wird ein Ausbau der Strecke Straubing-Vilshofen nach der flussbaulichen Variante A unterstellt; hierzu aber später.

Binnenschifffahrt ist vergleichsweise **umweltfreundlich**: Zwar liegen hierzu verschiedene Studien mit zum Teil abweichenden Ergebnissen vor. Klar ist aber, dass das Binnenschiff zusammen mit der Bahn bei den CO₂-Emissionen und den sonstigen Luftschadstoffemissionen zu den umweltfreundlichen Verkehrsträgern zählt.

III. Abschnitt Straubing-Vilshofen: Verkehrliche Engstelle mit besonderer ökologischer Bedeutung

Entscheidende Größe für die Binnenschifffahrt ist die **Beschaffenheit der Wasserstraße**. Bei durchschnittlichen Transportweiten von 1000 km hängt die Leistungsfähigkeit vom Zustand der gesamten Strecke ab. Für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bildet der Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen die entscheidende verkehrliche Engstelle; zugleich hat dieser ungestaute Abschnitt mit dem Mündungsgebiet der Isar auch eine besondere **ökologische Bedeutung**. :

Allen Veränderungen zum Trotz hat der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen mit dem Mündungsgebiet der Isar für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Deutschland eine herausragende Bedeutung. Hier zeigt der Fluss seine charakteristische Dynamik, einen steten Wechsel der Abflüsse und der Wasserstände. Besonders wertvoll sind die großen naturnahen Auengebiete. Außerdem weist der Donauabschnitt eine besondere Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten auf. So konnten im Donaugebiet zwischen Straubing und Vilshofen etwa 340 verschiedene Pflanzengesellschaften nachgewiesen werden, 16 davon sind auf die intakte Aue angewiesen.

Wir stehen daher vor der schwierigen Aufgabe, unter Wahrung der Belange des Naturschutzes eine für die Schifffahrt akzeptable Verbesserung der Befahrbarkeit der Wasserstraße zu erreichen.

Dabei unterscheidet sich der Engpass zwischen Straubing und Vilshofen von **anderen Engpässen** der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Die vorhandenen Engpässe an der österreichischen, ungarischen und rumänischen Donau können sicher allein durch **flussregelnde Maßnahmen** behoben werden. Sie bieten außerdem bereits im jetzigen Zustand deutlich günstigere Schifffahrtsverhältnisse als der Abschnitt Straubing-Vilshofen. So ist in der Wachau bereits heute an 275 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,50 Meter gegeben, auf der Strecke Straubing-Vilshofen hingegen nur an 165 Tagen. Der

Konflikt zwischen Schifffahrt und Natur lässt sich daher an diesen Engstellen wesentlich leichter entschärfen.

Seit rund 50 Jahren wird daher schon über einen **Ausbau** dieses Donauabschnitts diskutiert, ohne dass es auch nur ansatzweise gelungen wäre, einen Konsens zu erzielen, ob bzw. wie ein Ausbau erfolgen soll. Weder gab oder gibt es eine Übereinstimmung über die „richtige“ Ausbauvariante, noch über die vorab ja notwendige Abwägung zwischen verkehrlichen Anliegen und den ja mit jeder Ausbauvariante auch notwendig verbundenen Umwelteingriffen.

Aus der Vielzahl der durchgeführten Maßnahmen möchte ich im Folgenden einige Eckpunkte aus der jüngeren Vergangenheit herausgreifen, die sozusagen die **Vorgeschichte der variantenunabhängigen Studie** zum Donauausbau darstellen:

Im **Juni 2002** hatte sich der **Bundestag** dafür ausgesprochen, künftig nur noch Lösungen ohne Staustufen zu verfolgen. Der **Freistaat Bayern** hat damals die Auffassung vertreten, dass verschiedene Varianten einer unvoreingenommenen Überprüfung im Raumordnungsverfahren unterzogen werden müssen.

Ende 2003 wurde ein **Raumordnungsverfahren** eingeleitet. Die Bundesregierung hat nur den Antrag für die sogenannte Variante A, d.h. lediglich flussregelnde Maß-

nahmen ohne Staustufe, gestellt. Eine Überprüfung der Variante C mit einer Staustufe bei Aicha und D2 mit drei Staustufen bei Waltendorf, Aicha und Vilshofen erfolgte auf Antrag Bayerns. Integraler Bestandteil dieses Raumordnungsverfahrens war bei allen Varianten die Anpassung des Hochwasserschutzsystems.

Die Regierung von Niederbayern hat das Raumordnungsverfahren durchgeführt. Am **8. März 2006** hat sie das Ergebnis der **landesplanerischen Beurteilung** veröffentlicht und dabei allein die **Variante C in ihrer Untervariante C₂₈₀** als raumverträglich beurteilt.

Da die seinerzeitige bayerische Staatsregierung allein einen Donauausbau nach Variante C₂₈₀ mitfinanzieren wollte, andererseits der Bund nicht dazu bereit war, ein Planfeststellungsverfahren für die Variante C₂₈₀ einzuleiten, wurde ein gemeinsamer Weg gesucht. Um aus der Blockade herauszukommen und auf einer **gemeinsamen Planungsgrundlage** zu einer einvernehmlichen politischen Entscheidung über die Art des Ausbaus zu gelangen, hat der Bund in Abstimmung mit Bayern bei der EU-Kommission die Planungskosten für eine **Studie** zur Förderung angemeldet, in der mit einer nochmals **erhöhten Untersuchungstiefe technische und ökologische Details des Donauausbaus** ermittelt werden sollen. Die **Kommission hat am 19.11.2008** entschieden, die variantenunabhängigen Untersuchungen zum

Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen hälftig zu fördern.

Nach der Landtagswahl in Bayern im September 2008 hat auch die neue bayerische Staatsregierung beschlossen, den Donauausbau voranzutreiben. Da die bayerischen Regierungsparteien CSU und FDP sich allerdings nicht einig waren, soll über die Art des Ausbaus erste nach Vorliegen des Ergebnisses der EU-geförderten Studie endgültig entschieden werden. Konkret lautet die einschlägige Passage des Koalitionsvertrags:

„Wir wollen den Donau-Ausbau vorantreiben. Dazu haben die Koalitionspartner unterschiedliche Auffassungen. Die CSU will die Variante C/C_{2,80}, die FDP die Variante A realisieren. Auf Antrag des Bundes untersucht die EU die Ausbauvarianten nach den TEN-Leitlinien. Über die Realisierung wird nach Vorliegen des Ergebnisses beraten.“

In der öffentlichen Diskussion verblieben sind heute also nur zwei **Ausbauvarianten**:

- die **Variante A**, nach der der Ist-Zustand ausschließlich mit flussbaulichen Varianten optimiert werden soll sowie
- die **Variante C₂₈₀**, die flussregelnde Maßnahmen mit einer Stützschwelle bei Aicha vorsieht.

Im Einzelnen dazu:

1. Variante A: Flussregelnde Maßnahmen

Bei der Variante A wird der Ist-Zustand durch die Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke optimiert. Für den laufenden Unterhalt sind Fahrrinnenbaggerungen und Geschiebemanagement erforderlich. Die Fahrrinnenbreite von $\leq 70,0$ m entspricht dem Ist-Zustand.

2. Variante C₂₈₀: Flussregelung mit einer Stützschwelle

Variante C₂₈₀ sieht ein Stauwehr bei Aicha vor mit einer Stauhöhe bei Mittelwasser von 1,70 m, bei Regulierungsniederwasser von 2,80 m. Damit erfolgt ein Stau bei Mittelwasser bis zur Isarmündung, die Mühlhamer Schleife wird schiffahrtstfrei und renaturiert. Die restliche Strecke wird mit flussbaulichen Maßnahmen ausgebaut wie bei Variante A. Damit ist eine Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich von Aicha bis zur Isarmündung von $\geq 80,0$ m ermöglicht, von Straubing bis zur Isarmündung bleibt es bei der Fahrrinnenbreite von $\leq 70,0$ m.

IV. Die EU-geförderte Studie

Aus Sicht des bayerischen Verkehrsministeriums stellt die nunmehr seit einem Jahr laufende Studie zum Donauausbau eine einmalige, aber auch eine **letztmalige** Chance dar, alle verkehrlichen und ökologischen Fragen eines Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen umfassend auf den Tisch zu legen und zu untersuchen.

Die dabei gefundenen Ergebnisse sollen nicht nur eine **politische Entscheidungsfindung ermöglichen**, als **Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen** dienen und das spätere Planfeststellungsverfahren selbst beschleunigen. Die Beteiligung der unterschiedlichen Interessenvertreter an der Meinungsbildung soll auch dazu beitragen, die **Akzeptanz einer späteren politischen Entscheidung zu fördern**.

Die EU hat die Hälfte der **Kosten** von rund 33 Mio. € übernommen, da die Binnenwasserstraße zu den vorrangigen Projekten des europäischen TEN-Netzes gehört. Der Freistaat beteiligt sich mit dem in den Donauverträgen vorgesehenen Drittel an den verbleibenden Kosten, insgesamt mit gut 5,5 Mio. €. Ziel ist die umfassende Untersuchung der in der Diskussion befindlichen Ausbauvarianten A und C₂₈₀, die ergebnisoffen und transparent durchgeführt wird.

Kritiker wenden ein, dass bereits genügend Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen vorlägen. Doch dieser Einwand verkennt,

dass ein erheblicher Teil der **vorhandenen Daten veraltet** ist, dass die Untersuchungsmethoden inzwischen verbessert wurden und dass sich der Bewertungsrahmen, insbesondere die Umweltgesetze, deutlich verändert hat. Außerdem erfolgen die Untersuchungen in **Planfeststellungstiefe**. Das heißt, die Ergebnisse sind sehr belastbar und können auch in einem möglichen Planfeststellungsverfahren herangezogen werden.

V. Die Projektorganisation der Studie

Besondere Bedeutung hat die Projektorganisation der Studie, die ressortübergreifend angelegt ist und ein **transparentes Verfahren** sicherstellt.

Der **bayerische Verkehrsminister Martin Zeil** hat von Anfang an großen Wert darauf gelegt, die Neutralität der Untersuchungen sicherzustellen. Deshalb hat er durchgesetzt, dass die Arbeitsebene von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd als der zuständigen Bundesbehörde geleitet wird.

In der **Monitoring-Gruppe** begleiten Vertreter der Umweltverbände sowie der Schifffahrt und Wirtschaft paritätisch die Untersuchung. Die umfassende Information dieses Gremiums und die Beteiligung bei allen Entscheidungen stellt ein echtes Novum dar.

In der **Lenkungsgruppe** arbeiten wir nicht für oder gegen eine bestimmte Variante – wir wollen bis Ende 2012 der Politik und der gesamten interessierten Öffentlichkeit umfassende und neutrale Untersuchungsergebnisse vorlegen. Auf dieser Grundlage soll dann eine politische Lösung gefunden werden.

Mit der breit angelegten Projektorganisation unter Einbeziehung des gesamten Sachverständigen aller Bundes- und Landesbehörden und der Einbindung aller Interessenvertreter von Beginn der Studie an begehen wir einen innovativen Weg und geben eine kreative Antwort auf den verbreiteten Wunsch nach mehr **Öffentlichkeit und Transparenz** in den Planungs- und Prüfungsprozessen für neue große, umweltrelevante Verkehrsanlagen.

Wir erwarten von der umfassenden Beteiligung keine Verzögerungen, sondern ganz im Gegenteil eine Beschleunigung der anschließenden Meinungsbildung.

Gerade für **Bayern** ist von großer Bedeutung, dass objektive und ausgewogene Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden: Zwar befürwortet die bayerische Regierungskoalition den Ausbau der Donau mit dem Ziel, unter Berücksichtigung der ökologischen Belange die Nutzung dieser wichtigen Strecke des Transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Binnenschifffahrt zu verbessern. Dass die Koalitionspartner ihre Entscheidung über den Donauausbau erst später auf Grundlage der Ergebnisse

der EU-geförderten Studie treffen wollen, zeigt ein großes Vertrauen in die Studie.

VI. Die Verkehrsprognose

Von entscheidender Bedeutung für die politische Bewertung wird neben den Ergebnissen der Studie im Übrigen die **Verkehrsprognose mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung** sein, die parallel zur Studie durchgeführt wird. Hierauf hat gerade die bayerische Verkehrspolitik besonderen Wert gelegt, da die Entscheidung über einen Donauausbau ohne Kenntnis realistischer Verkehrspotenziale nicht möglich ist.

VII. Aktueller Stand der Studie

Die Aktualisierung und Ergänzung der ökologischen Datengrundlagen - insbesondere der Flora und Fauna - ist nunmehr nahezu fertig gestellt; die Bewertung steht jedoch noch aus. Auch die Aktualisierung und Ergänzung der technischen Datengrundlagen ist nahezu abgeschlossen. Sowohl für die Variante A als auch für die Variante C₂₈₀ ist eine Vorplanung der Schifffahrtsstraße und des Hochwasserschutzes erfolgt. Diese werden noch bis Ende 2012 insbesondere hinsichtlich der ökologischen Belange optimiert, um Eingriffe möglichst vermeiden bzw. minimieren zu können. Im Wege eines iterativen Prozesses beeinflussen dabei die Bewertungen die Planung.

(Verweis auf die anderen Vorträge)

VIII. Zusammenfassung

Ich habe also große Hoffnung, dass am Ende dieses umfassenden Gutachtenprozesses weithin akzeptierte Ergebnisse stehen werden, auf deren Basis dann eine politische Entscheidung über die Ausbauvariante getroffen werden kann.

IX. Schlusswort

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.